

Saab 9-5 Aero Wagon 2002–05

NEVS-brevet måndag 7 januari

1. **Nevs får grönt ljus i Kina**
2. **Koenigsegg ska köra ifrån lågkonjunkturen – igen**
3. **Sverige dräneras på elbilar och laddhybrider – försvinner på export**
4. **Jätteökning för laddbilarna – men biltillverkarnas miss spökar fortfarande**
5. **Trots miljardsatsningar – nu går bilfabrikerna på tomgång**
6. **Volkswagen visar ”powerbank” för elbilar**
7. **18 intressanta nyheter på gång – för under 350 000 kronor**
8. **Saab i USA**
9. **Historien om Volvo 66 och 300-serien**
10. **Historien om Saab GT 750**
11. **Diskret raket**
12. **Grattis Avenger!**

1. Nevs får grönt ljus i Kina

Jan 2, 2019

Elbilstillverkaren Nevs i Trollhättan har nu fått alla licenser som krävs för att få tillverka och sälja elbilar i Kina. Men ekonomiska problem försenar planerna.



I höstas fick Nevs den sista tillverkningslicensen som behövdes och nu har elbilstillverkaren fått den licens som krävs för att få sälja elbilar i Kina. Därmed kan serietillverkning av elbilar nu kan påbörjas i den färdigbyggda fabriken i kinesiska Tianjin. Men samtidigt dröjer serietillverkningen på grund av företagets ekonomiska problem. Det här uppger Ekot.

– Det är en otrolig milstolpe. Det finns inget annat utländskt företag som har fått detta och det är ett gott betyg att vi har lyckats med det, säger Nevs vd Stefan Tilk om licenserna.

Men tillverkningen lär dröja till framåt sommaren. Nevs har haft ekonomiska problem och har inte kunnat betala alla leverantörer i tid.

– Eftersom vi varit så sena med betalningarna och haft en jobbig situation med finansieringen har vi inte kunnat köra på fullt ut. Men nu har vi betalat av och nu för vi en positiv dialog framåt om när vi kan få leveranser så att vi kan bygga bilar, säger Tilk.

Nevs köpte Saab Automobiles konkursbo för drygt sex år sedan och har nu 700 anställda i Trollhättan och 800 i Kina. Ytterligare runt 1 000 personer ska anställas i Kina innan sommaren.

I Trollhättan ska fabriken efter årsskiftet börja bygga delar till bilarna som sedan ska skeppas till Kina och fabriken i Tianjin. Men fler anställningar i Trollhättan lär dröja. Det är först någon gång om ett par år som det kan bli serietillverkning av hela bilar i Trollhättan, vilket i sin tur skulle kunna leda till fler arbetstillfällen.

– Det blir nog inte förrän i slutet på 2020. Det är en viss försening av produktionen i Trollhättan, säger Stefan Tilk till Ekot.

2. Koenigsegg ska köra ifrån lågkonjunkturen – igen

TT, 2019-01-02, 10:14

Om lågkonjunkturen slår till under året kommer svenska lyxbiltillverkaren Koenigsegg att försöka köra ifrån den. Det har fungerat förut.



Christian von Koenigsegg och Halldora von Koenigsegg, ägare av det svenska sportbilsföretaget Koenigsegg.

För bilentusiaster över hela världen är Koenigsegg välkänt. Många har säkert svårt att förstå hur det lilla företaget i Ängelholm med 200 anställda kan bygga bilar som på banor och i toppfart visar bakljusen för klassiker i branschen som Bugatti, Ferrari och McLaren för att nämna några. Men det som kanske är mest förvånande är sättet bolaget gör det på.

I superbilbranschen är det vanligt att tillverkarna köper avgörande delar som motorer, växellådor och bromssystem från andra bolag, men Koenigsegg utvecklar och tillverkar i princip rubb och stubb i Ängelholm.

Den som verkligen vill få i gång Christian von Koenigsegg kan fråga honom om den nyutvecklade niostegade växellådan i den kommande modellen och han kommer stolt att berätta att den växlar från vilken växel som helst till en annan på två millisekunder.

Säljer på marknader med stora importtullar

När TT träffar Halldora och Christian von Koenigsegg på ett bilevenemang utanför Stockholm är det flera bilbolagschefer som utrycker oro för fler biltullar och för att en lågkonjunktur kan inledas under 2019. Man skulle kunna tro att ett företag som säljer bilar som kostar 20-30 miljoner kronor styck och har kunder som står i kö inte skulle vara känsligt för något så trivialt som en lågkonjunktur, men det är bara delvis rätt.

– Vi är så små att vi att vi kan förflytta oss till platser och marknadsföra oss där lågkonjunkturen inte slagit så hårt. Under krisen 2008 försvann USA som var vår största marknad, men samtidigt knackade Kina på dörren och den marknaden hade vi inte haft tid med innan. Vi hade faktiskt ingen dipp över huvud taget, säger Christian von Koenigsegg.



Koenigsegg KNC

– Och vi säljer ju redan på marknader som har enorma importtullar, tillägger Halldora von Koenigsegg, och ger Singapore som exempel där tullarna är flera hundra procent.

Om lågkonjukturen slår till nästa år finns det även annat som talar för att Koenigsegg kommer att klara sig bättre än de flesta.

– Vår orderstock med förskottsbetalning är så stor att våra kunder skulle bli oerhört besvikna om vi inte försöker bygga fler bilar. Inklusive vår upprampningsplan (en veckas produktionstid per bil i stället för två) så är vi slutsålda tre år framåt, säger Christian.

Grundaren av bolaget är dess självklara frontfigur, men Koenigsegg är faktiskt något av ett familjeföretag där Halldora drar ett tungt lass.

– Jag har ett brett ansvarsområde men i första hand har jag hand om all ekonomi och ekonomistyrning. Jag springer också runt på produktionen från halv sju på morgonen tills alla gått hem. Det blir också mycket HR, vi har ju faktiskt 200 anställda nu.

Arbetsnamnet har varit Ragnarök

Inom bilbranschen finns det knappast något mer exklusivt än en Koenigsegg och smakar det så kostar det. Halldora förnekar dock bestämt att hon som ekonomiansvarig fungerar som broms när det kommer till utgifter.

– Christian skiljer sig från de flesta andra uppfinnarjockar eftersom han faktiskt har ett ekonomiskt sinne.

På bilsalongen i Genevé i mars kommer bolagets nya modell att visas upp för första gången i en "showversion". Arbetsnamnet har varit Ragnarök men bilen får ett nytt namn när den går i produktion. Den kommer att ha åtskilligt fler hästkrafter och väga mindre än Koenigsegg Agera RS som slog världsrekord med över 447 kilometer i timmen. Produktionen inleds inom två år, upplagan blir 125 bilar och 72 är redan förbokade.

RELATERADE ARTIKLAR

[Detta är Koenigsegg Regera i obehandlad kolfiber]

["Nevs är ingen Tesla, alla ska ha råd att köra den"]

[Koenigsegg: ”Antingen erövrar Tesla världen eller också går det åt skogen”]

RECHARGE

3. Sverige dräneras på elbilar och laddhybrider – försvinner på export

John Edgren, 2018-11-19, 06:43, uppdaterad 2019-01-02, 16:03

Nya elbilar och laddhybrider försvinner snabbt till utlandet: "Det är rent ut sagt för jäkligt."



Med den nya skatterabatten blev elbilar och laddhybrider billigare. Men många försvinner snabbt utomlands. Nu dammsuger Norge och Holland den svenska marknaden på laddbilar. "Det är ju egentligen ett bistånd för miljöbilar i andra länder", säger Ronny Svensson, vd för Ynnor.

Den svaga kronan gör våra svensksålda bilar billiga i inköp för grannländerna – och det har bland annat skapat en brist på begagnade dieselbilar. De som betalar med euro kan tjäna 10–15 procent på att välja ett svenskt exemplar.

Störst är dock suget efter våra elbilar och laddhybrider, för där kan man tjäna en riktig hacka.

Det gäller inte minst efter att bonus/malus-systemet infördes i somras, där den högsta "bonusklassen", för elbilar, ligger på 60.000 kronor. Bilarna avregistreras och går sedan primärt till Norge och Holland.

Tidigare har det handlat mycket om gasbilar, men nu är det de elektrifierade modellerna som lämnar landet. Trafikanalys för statistik över utvecklingen, och myndigheten oroas av utflödet av elbilar och laddhybrider.

Ett av hoten är att svenska köpare som är på jakt efter en begagnad laddbil drabbas av ett minimalt utbud. Det finns helt enkelt inga bilar kvar att köpa.

"Avregistreringarna har legat ganska stabilt, men det vi sett är att det kommer ut få nya elbilar och laddhybrider i trafik. Om de kommer ha samma utveckling som gasbilarna kan allt för många försvinna utomlands – och då finns det risk för att det hämmar fordonsflottan så andelen miljöbilar inte växer i Sverige. För de som vill köpa en begagnad el- eller hybridbil krymper marknaden betydligt", säger Anette Myhr, statistiker på Trafikanalys.

"Rent ut sagt för jäkligt"

Det är inte så konstigt rent ekonomiskt varför bilarna går på export till andra länder, enligt Ronny Svensson på tjänstebilskonsulten Ynnor.

"Laddhybriderna har ett andrahandsvärde som de aldrig hade fått i Sverige. Man får otroligt bra betalt, vilket innebär att tjänstebilarna får en väldigt låg total ägandekostnad. Det gör också att företagen är beredda att ta in de här bilarna i fordonsflottan. För dem är det här positivt, men jag tycker att det rent ut sagt är för jäkligt att vi ska agera bidragssystem och ge höga subventioner med bonus/malus som går till utlandet", säger han.

Nu funderar han på att sälja sin egen Volvo V60 laddhybrid från 2015, och räknar med att tjäna omkring 100.000 kronor.

"På den professionella sidan är vi ju glada, för vi får hutlöst bra betalt för våra bilar. Men man förstår att svenska privatpersoner inte är beredda att slanta upp de här pengarna", säger Ronny Svensson.

Hotar utbyggnaden av laddstolpar

En negativ konsekvens av få elektrifierade bilar på våra vägar är att det bromsar alla som vill investera i infrastruktur, som laddstolpar. Suget efter bilarna sammanfaller med att många biltillverkare har svårt att möta efterfrågan. Du som vill ha laddhybridversionen av Volkswagen Passat får till exempel vänta till tredje eller fjärde kvartalet nästa år – och för en Volvo gäller tredje kvartalet nästa år.

"Jag sitter med stora upphandlingar för stora företag och kan bara få fram ett fåtal bilar. Det är som att spotta en törstig i halsen", säger Ronny Svensson.

Han anser att politikerna inte har tänkt till kring bonus/malus. Han vill se incitament som mer liknar Norge. Där slipper elbilar vägtullar, har fri parkering – och om fler än två personer färdas i bilen får den köra i bussfilen.

Ett annat exempel är Österrike där elbilar nu ska få köra snabbare än alla andra på motorväg under de perioder då hastigheten sänks på grund av höga nivåer av luftföroreningar.



Begagnade miljöbilar vräks ut ur Sverige – exporteras till utlandet



Biltillverkarnas jättemiss: Lång leveranstid på elbilar och laddhybrider – och många är slutsålda

RECHARGE

4. Jätteökning för laddbilarna – men biltillverkarnas miss spökar fortfarande

Erik Söderholm, 2019-01-02, 15:53

2018 blev det tredje näst bästa året någonsin för bilförsäljningen i Sverige, visar nya siffror från branschorganisationen Bil Sweden.



En stor del av bilarna som såldes registrerades in före den 1 juli, när det nya bonus/malus-systemet trädde i kraft. Elbilsbonusen höjdes och många vanliga bilmodeller med bensin- eller dieselmotor fick årsskatten höjd.

Men den stora nyheten är att laddbara bilar – alltså elbilar och laddhybrider – ökade med nästan 47 procent under 2018. Nu är åtta procent av bilarna som registreras laddbara. Motsvarande siffra året innan var bara fem procent.

Den siffran hade förmodligen varit ännu högre om det inte vore för biltillverkarnas jättemiss i produktionsplaneringen. Många bilmärken kan helt enkelt inte leverera laddbilar tillräckligt snabbt.

"Vi hade i början på året en prognos för andelen laddbara bilar under 2018 på drygt nio procent. Utfallet blev åtta procent, vilket delvis förklaras av en begränsad produktionskapacitet hos tillverkarna", säger Anders Norén, teknisk chef på Bil Sweden.

Enligt honom kommer 13 procent av bilarna som registreras i Sverige i år vara laddbara.

2018 blev också året när bensinbilarna gick om dieselbilarna i registreringsstatistiken. Dieselandelen fortsätter sjunka och är nu nere på 38 procent.

Laddhybridtoppen

1. Volkswagen Passat GTE (3.974 registrerade bilar 2018) 2. Kia Optima Plug-in Hybrid (2.835) 3. Mitsubishi Outlander PHEV (2.826) 4. Kia Niro Plug-in Hybrid (2.538) 5. Volvo XC60 T8 Twin Engine (2.335)

Elbilstoppen

1. Nissan Leaf (1.831) 2. Renault Zoe (1.567) 3. Tesla Model S (877) 4. Volkswagen e-Golf (606) 6. BMW i3 (580)

5. Trots miljardsatsningar – nu går bilfabrikerna på tomgång

Erik Söderholm, 2019-01-02, 07:13

De senaste åren har de flesta stora biljättar investerat miljardbelopp i nya fabriker i Kina. Den kinesiska marknaden har vuxit explosionsartat och den som inte funnits med där har gått miste om viktiga intäkter.



Men nu verkar något ha hänt. Bilmarknaden i Kina har bromsat in och Wall Street Journal rapporterar nu om att flera stora bilfabriker går på halvfart – om ens det.

I en av Peugeots fabriker ska till exempel de anställda städa golven istället för att bygga bilar, och i en Fordfabrik jobbar de anställda bara några dagar i månaden. Även Hyundai ska ha drabbats av problemen.

"GM och Volkswagen var först och de belönas för det. De flesta andra biltillverkare, som Ford och de stora japanska tillverkarna, var för sena", säger bilindustrianalytikern Vivek Vaidya till CNBC.

Enligt honom kommer den kinesiska bilmarknaden ligga stabilt det kommande åren, och det är "det nya normala" – biltillverkarna kan alltså inte förvänta sig samma snabba ökningstakt som de senaste åren.

Nevs ska redan bygga en ny jättefabrik i Kina – men den ska inte äventyra Trollhättan

Volvo i blåsväder – använder "otillåtna" hybridbatterier

Volvo-chef: Bilar byggda i Kina har högre kvalitet än de europeiska

NyTeknik

6. Volkswagen visar ”powerbank” för elbilar

Felix Björklund, 2019-01-02, 09:32

En mobil snabbladdningsstation eller ett extrabatteri för elbilar. Volkswagen avslutade 2018 med att visa upp en glimt av framtiden. ”Mobila laddstationer är ett stort steg mot ett effektivt laddnätverk”, säger Thomas Schmall på Volkswagen.



Det är länge sedan som externa batterier, så kallade powerbanks, blev vanliga. Vi behövde helt enkelt mobila och smidiga laddlösningar för att backa upp våra telefoner – och snart kommer samma typ av lösning finnas för elbilar. I varje fall om Volkswagens vision förverkligas.

De har utvecklat en prototyplösning som ger upp till 100 kW snabbladdning och som kan ladda upp till fyra bilar samtidigt. Det mobila systemet ska ha en kapacitet på 360 kWh, och ska vara smidigt och enkelt att flytta runt.

I ett första skede tänker man sätta upp en pilotstation på hemmaplan i Wolfsburg, under första halvåret 2019 – men redan 2020 räknar VW med att ha skalat upp det hela och ska kunna erbjuda det i flera olika städer.

– De kan sättas upp varhelst de behövs, med eller utan koppling till en kraftkälla. Den här flexibiliteten ger en helt ny dimension för en snabb utveckling av laddinfrastrukturen. Städer kan exempelvis med hjälp av dessa ta reda på var en permanent laddpunkt ska ligga innan man gör stora investeringar. Därtill är det möjligt att få till flera temporära laddstationer exakt där de kan behövas, säger Thomas Schmall, chef för Volkswagen Group Components i ett uttalande.

De mobila laddarna kan även ställas ut exempelvis vid stora evenemang, eller på strategiska platser i semestertider (tänk sportlov).

Tyskarna är inte först med tanken om mobila laddare, bland annat Freewire har haft detta som affärsidé ett tag. Dock går man fram på bred front och om man håller sig till planen att börja massproducera batterierna om ett år så lär man ligga bra till.

RECHARGE

7. 18 intressanta nyheter på gång – för under 350 000 kronor

Tobias Mersinger, 2019-01-01, 10:13

De kommande åren blir spännande. Biltillverkarna miljardsatsar på nya modeller – och gärna med någon form av eldrift. Vi listar 18 intressanta nykomlingar som är på gång i olika klasser och som kostar under 350 000 kronor.

Kompaktbilar



Seat Leon

VW-chefen Herbert Diess vill att Seat tar sig an sportiga designmärken som Alfa Romeo. Då förvånar det knappast att nya Leon, som presenteras nästan samtidigt som nya Golf generation 8 nästa år, känns så sportig och spänstig i sin fjärde generation.

Men den numera endast med fyra dörrar försedda bilen övertygar även tekniskt: 2020 presenteras nya Leon som märkets första laddhybrid med en elektrisk räckvidd på minst 50 kilometer.



Skoda Scala

Efterföljaren till den ganska intetsägande Rapid Spaceback har nu visats upp. Bilen använder sig av den något enklare A0-varianten av MQB-plattformen trots sin längd på 4,36 meter. Bagagevolymen är cirka 430 liter och invändigt är det digitala instrument, smartphone-integrering och Alexa-röststyrning som gäller.

Motorpaletten sträcker sig från 90 till 150 hästar ur tre- och fyrcylindriga kraftkällor som ska ha en betydligt lägre förbrukning än innan. Skoda Scala driver uteslutande på framhjulen.



Toyota S-FR

Tydligen ser Toyota plats för ytterligare en sportcoupé vid sidan om GT86 och nya Supra. Nykomlingen är 25 centimeter kortare än GT86 och ska föra arvet från smått legendariska MR2 vidare.



Volvo V40

Under nästa år ersätts nuvarande V40 som går på sitt sjunde år. Den aktuella P1-serien är i grunden en relik från Fordtiden och står, precis som Mazda 3 och Ford Focus, på den amerikanska biljättens globala C1-plattform. Nykomlingen bygger på den lilla, flexibla CMA-plattformen som har utvecklats av CEVT, Volvos och Geelys gemensamma utvecklingsavdelning på Lindholmen i Göteborg.

Nya V40 får ett djärvare crossoverutseende än resten av Hisingengänget och en rad bensinmotorer, men kommer även som laddhybrid. T5 Twin Engine-drivlinan har en 1,5 liter stor trecylindrig motor kopplad till en elmotor. Den stora nyheten är dock att V40 även kommer som ren elbil med två olika batteristorlekar.

Elbilen och den vanliga ska byggas i en av Volvos kinesiska fabriker, det är alltså slut på V40-byggandet i Gent, Belgien.

Det är dock endast instegsmodellen som platsar i listan rent ekonomiskt. Svenska priser är inte klara än, men en säker tumregel är att sedanmodellen kostar cirka 10 000 kronor mindre än kombiversionen vilket ger ett uppskattad instegspris på under 330 000 kronor. Inte illa, det!



Audi A3

Nykomlingen skippar tvådörrarsvarianten och heter hädanefter endast A3. Det innebär att tillägget Sportback kan användas för en coupéliknande fyradörrarsmodell i samma stil som A5 och A7 Sportback med elegant och sportig taklinje samt en stor bagagelucka.





Alfa Romeo Giulietta

Alfa Romeo har hittat tillbaka till sina rötter! Nya Giulietta, en formskön vagn i Golf-klassen, kommer i mitten av 2019 och erbjuder vid sidan av en stor, klasstypisk bagagelucka även något så exotisk som drivande bakhjul. En egenskap som förut endast var förbehållen 1-serien från BMW, som dock i nästa generation överger konceptet och övergår till framhjulsdrift.

Inte så Alfa dock och det är vi tacksamma för. Även om det innebär mindre utrymme för passagerarna och bagaget. En Alfa har man ändå helst för sig själv!



Mazda 3

Motortekniskt går Mazda sin egen väg. Nya 3 fortsätter i samma spår och drivs av senaste Skyactiv-X-motorn. Vad det är? Jo, den går ut på att kombinera bensin- och dieselmotorernas fördelar i en enhet. En snål bränsleluftblandning antändas med hjälp av kompression, likt en dieselmotor. Systemet fungerar bra under dellast, men vid högre effektuttag är man tvungen att använda sig av ett centralt placerat tändstift.

Motorn kallas för HCCI-motor (Homogeneous Charge Compression Ignition) och är något av en regnbågsfärgad enhörning för bilbranschen. Många har försökt, men ingen har lyckats. Ingen förutom Mazda, verkar det som. Fördelen med motorn? Låg förbrukning och mycket kraft.

Suvar (och "nästansuvar")



Mercedes GLA

Redan första generationen av GLA är mer av en crossovercoupé än en riktig suv och den för 2019 planerade efterföljaren ska bjuda på ännu mer dynamik. I alla fall optiskt. Nykomlingens kaross sitter på MFA2-plattformen, som är märkets framhjulsdriftoptimerade alternativ. Nya GLA växer några centimeter åt alla håll, erbjuder som resultat mer plats för passagerarna och ska använda sig av det nya MBUX-systemet. Motorutbudet kommer att toppas av två AMG-versioner med fyrhjulsdrift.



VW T-Roc Cabriolet

Sedan Eos, Golf Cabriolet och Beetle Cabriolet har fått yxan har det inte funnits en enda taklös modell från Volkswagen. 2020 kommer dock T-Roc att berövas sitt plåttak som istället ersätts med en tygvariant med sex lager. Även de bakre dörrarna och en del lastutrymme får stryka på foten. Men vad gör det när man istället får en chic och exklusiv friluftssuv?

Vid sidan av de något radikala ändringarna kommer dock bilen att använda sig av beprövad teknik från MQB-plattformen för att pressa kostnaderna. Redan efter 20 000 sålda enheter blir modellen lönsam för tillverkaren.



Opel Mokka X

Det var länge sedan det presenterades en riktigt häftig modell från Opel, men nya Opel Mokka X som ska introduceras 2020, ska ändra på det. Och visst är den läcker! Märkets nya formspråk präglas av Vizor-grillen som inspireras av visiret på en motorcykelhjälm. Grillen gömmer sensorer och kameror för de olika assistanssystemen. Än så länge är det oklart vilket chassi från PSA-koncernen nya Mokka X kommer att bygga på.

Beslutet om CMP- eller EMP2-plattformen ska användas beror på om man kommer att erbjuda mellanklassuven som elektriskt alternativ. Med nykomlingen, som storleksmässigt placerar sig mellan Crossland och Grandland, vill Opel öka andelen sålda suvar med 40 procent.



Nissan Juke

Även om Gripz-studiens sanslösa dörrar väl aldrig får ett godkännande för seriemodellen, är och förblir Juke alltid en säregen pjäs i bilvärlden. Den nya modellen av kompaktsuven flyttar dock över på koncernens CMF-B-plattform.





Lada 4x4 Vision

Det var på tiden! Efter fyrtio (!) år i tjänst får Lada Niva äntligen gå i pension. Bakom det bulkiga yttre gömmer sig drivlinor och chassi från Renault samt en helt digital cockpit.

Elbilar



Kia Soul EV

Kia har lanserat en ny generation av Soul EV, som ska vara märkets elbil med lite fräckare designspråk. Batteripaket på 64 kWh, effekt på 204 hästkrafter och vridmoment på 395 Nm. Tyvärr inga svenska priser eller räckviddssiffror än, men förhoppningsvis hamnar den under 350.000 kronor i pris.



Volkswagen ID

Volkswagens nya elbil blir ungefär lika stor som en Golf men rymlig som en Passat. Den får en räckvidd på mellan 40 och 60 mil enligt Volkswagen (enligt NEDC-körcykeln). Volkswagen satsar på en lägre prislapp än för Tesla Model 3.



Mini Electric

BMW har bekräftat att småbilen Mini kommer som elbil. Den har redan visats upp som konceptbil. Förhoppningsvis hamnar prislappen på under 350.000 kronor för instegsmodellen, men det är inte bekräftat.



DS 3 Crossback E-Tense

Modetrender är något av en självklarhet i Paris. Därför förvandlas tvådörrarssmåbilen DS 3 till en fyradörrars crossover i sin senaste reinkarnation.

Eftersom Frankrike förbjuder alla dieseldrivna bilar i huvudstaden från och med 2024 samt alla med förbränningsmotor 2030, finns DS 3 Crossback även som elbil med tillägget E-Tense. Den lagrar energin i ett 50 kWh-batteri som ska ge en räckvidd norr om 300 km. 100 kW och 260 Nm räcker för en acceleration från 0 till 100 km/h på 8,7 sekunder. Topphastigheten är elektroniskt begränsad till 150 km/h.



Honda Urban EV

Hondas minielbil presenteras i serieutförande först i slutet av 2019, men kan konstigt nog beställas redan till våren. Den nya e-plattformen bildar grunden till den knappt fyra meter långa bilen.







Renault K-ZE

En elektrisk stadssuv med 250 kilometer räckvidd och en prislapp på under 200 000 kronor låter nästan för bra för att vara sant, men det är just vad Renault lovar med den knappt 3,7 meter korta K-ZE. Bilen lanseras förmodligen under Dacias flagg, men när och hur får vi inte veta än.

Infotainment och teknik

Nuförtiden utrustas många prisvärda bilmodeller med den senaste infotainmenttekniken för att tilltala även den yngre kundkretsen.
Men det har inte alltid varit så. Tiderna ändras. Bara för ett antal år sedan var tekniska nyheter och finesser som head up-display och adaptiva farthållare endast tillgängliga för lyxbilskunderna för att rättfärdiga de höga utvecklingskostnaderna ekonomiskt.

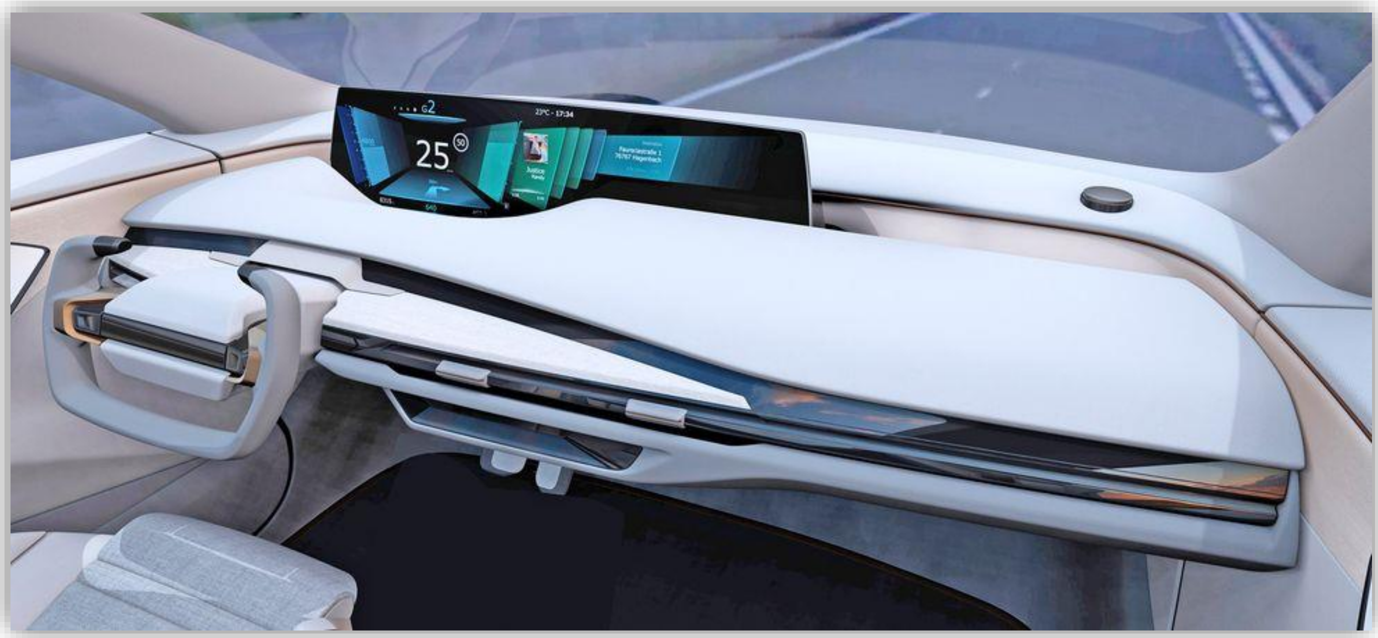
Sedan dröjde det ytterligare några år innan dessa system hittade ned till mellanklassbilarna och så vidare. Delvis jobbar man fortfarande efter samma systematik, men när det exempelvis gäller uppkopplingssystem har tillverkarna faktiskt börjat inse att även den prismedvetna kundkretsen har ett stort teknikintresse.

Småbilar med stora skärmar

Ett talande exempel är Mercedes A-klass vars nya MBUX-system (Mercedes-Benz User Experience) erbjuder funktioner som inte ens finns i den senaste E- eller S-klassen. Åtminstone inte förrän en generationsväxling blir aktuell.

Systemets kanske häftigaste funktion bygger på förstärkt verklighet. Det innebär att bilen använder sig av en kamera som är placerad i vindrutan för att projicera bilden framför bilen på MBUX-skärmen och utökar vyn med navigationspilar, gatunamn och viktiga landmärken.

Även digitala instrumentkluster, som förr enbart fanns i dyra bilar, har hittat hela vägen ned till småbilsklassen som exempelvis VW Polo och Seat Ibiza. Dessutom för en bråkdel av priset i lyxklassen. Inom en snar framtid kommer vi också att se digitala backspeglar i alla bilklasser, precis som anpassningsbara förarmiljöer där bilen känner igen föraren och ställer in allt från belysning, sätespositionen till radiokanalen.



Individuell cockpit

Leverantören Faurecia har utvecklat en adaptiv cockpit som anpassas automatiskt efter förarens önskemål. Beroende på vem som sitter bakom ratten justeras bland annat musiken samt belysningen. De beröringskänsliga materialen fungerar som touchpads.



Central karta

I Seat Ibiza och Arosa visas navigationssystemet på skärmen bakom ratten istället för på mittkonsolens infotainmentskärm. På det sättet slipper föraren släppa vägen med blicken. Säkert och billigt. Det digitala systemet kostar från 3 500 kronor.



Förstärkt verklighet (augmented reality)

Navigationsdata blandas med kamerabilderna för en mer realistisk upplevelse och säkrare navigering. Systemet finns snart i samtliga modeller från Mercedes. Än så länge dock endast i A-klassen.



Digitala speglar

Med hjälp av en kamera filmas området bakom bilen och visas på skärmen där i vanliga fall backspegeln sitter. Så slipper man få sikten skymd av nackstöd eller takstolpar.



Kurvade skärmar med haptiska ytor

Hur imponerande de nya skärmarna än må vara finns dock situationer och funktioner där konventionella knappar är att föredra. Continentals cockpitstudie blandar fördelarna med digitala och analoga system. Närmar sig handen konsolytan reser sig analoga knappar ur skinnimitationen.

Klassiker

8. Saab i USA

Mårten Carlsson, 2019-01-01, 15:09

Saab gjorde sig ett stort namn i Nordamerika, även om dom var i det stora hela en rätt liten tillverkare från ett avlägset land däruppe i norr.



Här visar vi lite av reklamen från USA från åren 1960 till 1990.

[Bildspel 15]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Historien om Volvo 66 och 300-serien

Erik Wedberg 30 december 2018

Kanske inte de Volvo-modeller som har tagit mest plats i historieböckerna, men avtryck av olika slag har de absolut gjort – Volvo 66, 340 och 360.



Det är inte vilken bil som helst som får heta Volvo. När Volvo hösten 1972 köpte 33 procent av aktierna i nederländska DAFvar syftet glasklart – man ville ta en genväg för att snabbt få fram en småbil. Men någon Volvo-småbil blev det inte än på några år. DAF hade passande nog en ny och fräsch modell kallad 66. Efter samgåendet tog Volvo över ansvaret för försäljningen av 66 på den nordiska marknaden.

Problemet var bara att DAF-bilarna inte var kända för att hålla någon högre kvalitet. 66:ans föregångare DAF 55 av årgångarna 1971 och 1972 hade fått utstå hård kritik från Svensk Bil-provning som allra minst uppskattade avgassystemet. Detta gick inte ihop med Volvos grund-filosofi att bygga bilar av hög kvalitet. Det var med andra ord bara till att sätta igång och jobba.

Under de följande åren förbättrades DAF 66 i flera omgångar, dörrkonstruktionerna ändrades, sätena fick nackskydd, värmeanläggningen uppgraderades och rostskyddet förstärktes. Först 1975 ansåg Volvo att man kunde sätta sitt namn på holländaren. Från och med nu hette bilen Volvo 66.

Volvos samarbete med DAF hade bara börjat. När Volvo kom in i bilden hade DAF redan börjat utveckla modell 77. Volvo tajmade sitt intåg så pass att man hann påverka såväl teknik som utseende på bilen. Den italienske designern Giovanni Michelotti som formgivit alla tidigare DAF-modeller hann också säga sitt och man kan därför se likheter med italienska klassiker såsom Alfa Romeo 33 och Lancia Delta. DAF:s och Volvos första samutvecklade bil, Volvo 343, stod färdig 1976 och på hösten samma år fanns bilen att köpa i Sverige.



Volvo 66 hette egentligen DAF 66 men med nya emblem och Volvo-stolar inlemmades den ändå i familjen. 1976 lanserades kombimodellen 66 GL med en gulorange lack och sidostripes som bara såldes i 1 000 exemplar.

Även om Volvo 343 kanske hade hjärterum för fem passagerare fanns det endast stjärterum för fyra vuxna. Med hjälp av en Renault-motor på 1,4 liter fick 343 en toppfart på cirka 145 km/h. Fjädringen framtill var av fjäderbenstyp, bakaxeln av De Dion-typ och på framhjulen satt bromsskivor. Trots allt detta blev 343 mest känd för sitt Variomatic-system. traditionsbundna Volvo-förare lät sig inte övertygas om fördelarna med DAF:s unika transmissionssystem i första taget.

Hösten 1976 utsatte Teknikens Värld Volvo 343 för ett intensivt test. Bara på några veckor fick bilen gå drygt 1 000 mil och när testintrycken sammanfattades handlade mycket om Variomatic-lådan. Känslan att köra 343, eller ”Rem-Johan” som den kom att kallas, var klart annorlunda. Vid växlingarna märktes inga ryck som i en vanlig automatlåda. Motorn arbetade på höga varv redan vid låga farter och märkligt nog sjönk varvtalet i takt med att farten byggs upp.

Enligt testförare Dag E Hogsten var motorljudet irriterande högt i farter under 50 km/h då lådan arbetade på lågväxel. I låga farter fick man också en kraftig motorbromseffekt som kunde förstärkas ytterligare med en lågväxelfunktion som aktiverades med en knapp på mittkonsolen.

Trots att Volvo och DAF hade ansträngt sig för att höja kvaliteten drogs 343 med många barnsjukdomar. Teknikens Världs testförare fick till exempel vara med om den otrevliga upplevelsen att köra en bil där både växelväljare och dörrpanel lossnade under färd. Det mest kända felet gav upphov till en slogan: ”Bilen som kom för att stanna”. Ett konstruktionsfel gjorde att bilen ofta fick för sig att inte starta alls när temperaturen sjönk mot noll.

Vägegenskaperna var det dock inget fel på, så gott som alla höll med om att 343 var en pigg och körglad liten bil. Dessvärre var den så kallade familjebilen försedd med ett undermåligt baksäte som inte ens under kortare turer kunde härbärgera en normallång vuxen. 343 hade ingen lätt barndom. Vissa svenska tidningar excellerade i att klanka ned på bilen men några konstaterade också att 343 nog skulle bli bra när Volvo fått ett eller annat år på sig att finjustera bilen. De senare skulle få rätt.



343 GL och 345 GL från 1980 uppställda i exotisk miljö. Riktigt så glada som personerna på bilden var inte de flesta 340-ägare. Modellserien drogs med många barnsjukdomar som inte botades förrän i slutet på 1970-talet.

Volvo tog sig an att förbättra 343, bilen fick en manuell växellåda, värmesystemet förbättrades och oviljan att starta i köldgrader rättades till. När 1978 års modell av 343 lanserades var det mesta åtgärdat och det var nästan en helt annan bil än den som lanserats tre år tidigare. Den manuella växellådan var välkommen. ”Nu blir Rem-Johan spak” löd rubriken på det första testet av 343 DL manuell. En riktig växellåda ansågs eliminera en av de allvarligaste svagheterna hos Volvo 343 men det konstaterades även att ”Rem-Johan” kanske ändå inte behövde hälsa hem eftersom 1979 års version av automatlådan hade förbättrats så pass att den manuella lådan endast var obetydligt snabbare vid omkörningar.

Men Volvo var inte färdiga med 340-serien. 1979 lanserades femdörrarsversionen 345 och två år senare kom en ny och längre front med integrerad spoiler och ny grill och strålkastare som gjorde att 340-bilarna föll in i linje med Volvos större vagnar. 1982 var den stora nyheten topp-modellen 360 GLT som drevs av den välkända tvålitersmotorn B19E. I standardutrustningen ingick bland annat lättmetallfälgar, plyschklädsel och yttertemperaturmätare. Man kunde känna igen den lyxiga 360 GLT på spoilern baktill och på frontspoilern med infällda dimljus. 360 GLT var dessutom sänkt 15 millimeter och utrustad med styvare fjädrar.

Volvo fick med tiden ordning på sitt problembarn. Efter att barnsjukdomarna botats vann 340-serien en trogen publik och när produktionen avslutades 1989 hade en dryg miljon exemplar tillverkats. En av de mest bespottade Volvo-modellerna växte upp och blev en av de mest sålda.



Rem-Johan var en så kallad CVT-transmission med kontinuerligt variabel kilrems-överföring. Fördelarna var några, nackdelarna var många. 1978 kom en efterlängtad manuell låda.



1979 års konceptbil Volvo Tundra, en designstudie utförd av anrika designhuset Bertone, ratades av Volvo-ledningen. Tundra byggde mekaniskt på 343 men blev aldrig verklighet. Efter ”tack, men nej tack” från Volvo lyckades Bertone sälja designen till Citroën som skapade BX-modellen.



Sedanen Volvo 360 GLT kom 1982.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Historien om Saab GT 750

Erik Wedberg, 1 januari 2019



I mars 1958 kom Saab med en glädjande nyhet, man hade fördubblat sitt modellutbud! Det låter större än det var eftersom antalet modeller hade ökat från en till två, men ändå. Den nya modellen var dessutom inte vilken som helst, utan en snabb och sportig familjebil med det läckra namnet Saab Granturismo 750. Att Saab fick för sig att bygga en sportversion av 93-modellen kan till stor del sägas vara tack vare Saabs USA-chef Ralph T. Millet som, sporrad av att ha sett första Sonetten, ivrigt försökt förmå Saab-ledningen att tillverka en sportigare variant av 93:an som han trodde skulle kunna bli mycket populär i USA. En sådan skulle inte minst fungera som dragplåster vid utställningarna.

Han fick som han ville och på bilsalongen i New York 1958 visades en bil som i grunden var en standard-93 men som hade vässats med starkare motor och lyxigare inredning. Den nya modellen var dock ingen publikfriare, de utvändiga sportdetaljerna var få och inte särskilt iögonfallande. Den som stannade upp och tittade en extra gång såg att bilen hade två kromlister på sidorna, utvändiga backspeglar, två extraljus, backljus och prestigehöjande emblem på bakluckan och flyglarna.

Trots att Granturismo 750 var en sportmodell bjöds de åkande på en mycket exklusiv och komfortinriktad interiör. Framstolarna var klädda i plysch och var några av de absolut bekvämaste stolarna som fanns på marknaden då. Stolarna hade skålade ryggstöd och ryggkudde som kunde skjutas uppåt och nedåt för att ge svankstöd. Stolarna kunde dessutom ställas in i hela 14 lägen.

Icke att förglömma var riktiga säkerhetsbälten och kurvhandtag för passageraren på instrumentbrädan. Eftersom det trots allt handlade om en sportmodell kompletterades instrumenteringen med en stor varvräknare. Pricken över i var Halda Speed Pilot som var en mätare med vilken man kunde ställa in en idealtid för en sträcka och sedan se hur långt före eller efter idealtiden man låg. En vacker ratt med tre aluminiumekrar och krans av ädelträ skänkte extra sportglans.



LÄS MER: Jay Leno dammar av sin Saab-favorit

Baksätet hade man däremot glömt bort fullständigt. Det bestod av inte så mycket mer än en tunn och kort dyna ovanpå en låda och var mer av symbolisk betydelse. Eftersom framstolarna var så kraftiga blev benutrymmet där bak ännu sämre än i vanliga fall.

Under motorhuven hade Saabs tekniker åstadkommit mycket med små medel. Genom att bland annat höja kompressionen och ändra porttiderna höjde man effekten till 50 hästkrafter (45 DIN-hästkrafter) vid 5 000 r/min. Den som ville ha ännu mer effekt kunde mot en mindre summa pengar få en trimningssats direkt från Saab-handlaren som bestod av en dubbelförgasare, nytt insugningsrör och nytt avgassystem. Med det utvanns ytterligare sju hästkrafter och totalt 57 hästar räckte långt för att hålla konkurrenterna bakom sig.

Det var naturligtvis viktigt att bromsarna kunde matcha motorns prestanda och därför monterades större bromstrummor fram. Även utan trimningssats var den hårdtrimmade tvåtaktaren en speciell upplevelse. För en ovan förare en ganska svårtyglad sådan. Motorn var i stort sett kraftlös på låga varv och började inte skjuta på ordentligt förrän vid cirka 3 500 r/min, då den också började tjuta som en bålgeting. Den som ville hålla farten uppe fick se till att hålla motorvarvet uppe och växla vid varvtal över 5 000 r/min – en inte helt lätt manöver med den treväxlade lådan.



BILANALYS 13/62
SAAB SPORT

GT-FULLBLOD MED STANDARDSTIL

Teknisk analys: Bengt Odelgard Text: Gunnar Friberg Foto: PeO Eriksson

En liten motor får lika väl som en större inte trimmas för hårt — även om man får materialet att hålla, så blir det effektiva varvtalsområdet för högt och begränsat, och om motorn sitter i ett fordon blir det nog så svårmanövrerat. Detta var Saabs ingenjörer väl medvetna om när de började planera en sportmodell av 96:an — den föregående modellen Saab GT var ofta ganska besvärlig att handskas med även om den var underbar som tävlingsbil.

Så den Saab Sport som nu finns i handeln ståtar med GT:ns bästa egenskaper plus en relativt stryktålig och »seg» motor, och därmed torde Trollhätte-folket ha kommit idealet så nära som möjligt när det gäller att pressa in så mycket användbar sportighet som möjligt i det redan befintliga skalet.

Det enda man på förhand måste reagera mot är bilens höga pris — drygt 16.000:— på gatan är faktiskt mycket pengar, speciellt med tanke på att det i förhandsreklamen sades ifrån att bilen skulle bli påtagligt billigare än GT-modellen.

Saab Sport är emellertid en alldeles fantastiskt rejäl bil, styv, hållfast och absolut skrammelfri. Inredningen är smakfull och förefaller mycket påkostad. Passagen genom de ovanligt breda dörrarna bereder inga svårigheter.

De separata framstolarna är verkligen lyckade och tillåter stora variationer efter individuella önskemål. Urskålningen är perfekt, man sitter stadigt även på den värsta OT-väg!

● Instrumentering och reglage understryker bilens sportiga egenskaper. Träratten ser litet spartansk ut, men är härlig att hålla i, och instrumenten — där varvräknare naturligtvis inte saknas — är stora, runda och lättavlästa. En storväxt förare måste kanske dock sänka blicken väl långt för att läsa av instrumenten. En bra detalj är det kraftiga handtaget som passageraren kan hålla sig i när det går undan i svängarna.

Körställningen är som sagt härlig, men man sitter väl högt i bilen. En lång förare irriteras dessutom av att vindrutans övre kant är för lågt belägen, men det finns också de som hävdar att det neddragna karosseriet fungerar alldeles utmärkt som solskydd.

Alla reglage är lätta att nå och manövrera, men en sträng bedömare kanske vill anmärka på rattväxelspaken, vars lägen är en aning diffusa. Handbromsen är belägen ända nere vid golvet och är litet besvärlig att nå. Pedalerna är stående och ganska små, men lätta att manövrera — tå-häl-operationer går lätt att utföra, men är tyvärr obehövliga då lådan är helsynkroniserad och man dessutom tack vare frihjulet inte behöver frikoppla ...

Värmesystemet är dimensionerat för svenska förhållanden och vare därmed nog sagt! Hettan verkar komma direkt från Gehenna och för dess tillvaratagande är det väl sörjt — vindrutan har åtta defrostermunstycken och sidorutorna egna munstycken. Dragfri ventilation åstadkommes genom en serie hål vid bakrutan.

Baksätet är faktiskt ett nödsäte, Saab Sport vill vara en »riktig» GT-coupé. Sittdynorna består av ett par bitar 5-centimeters skumplast. Lyfter man på dynorna hittar man ett par ordentliga stuvningsutrymmen. Apropos detta så saknas handskfack, men dörrarna är försedda med ett par mindre förvaringsutrymmen.

Notabla inredningsdetaljer är säkerhetsbälten, nackstöd för passageraren, kraftigt stoppade solskydd men däremot panel helt utan stoppning.

VÄND!

Även vid mycket hård kurvtagning kränger Saab Sport obetydligt. Men sa är det också vägegenskaperna som gjort Saab till rallybanornas suverän

Två lister utmed karosserisidorna skiljer Sport från standardmodellen. Bagageutrymmet är fritt från skrymslen, rymligt samt helt och hållet klätt. Så skall stolarna i en GT-bil se ut — ställbara och med flyttbara stödkuddar. Panelens övre kant saknar skyddsstoppning, en detalj som kan diskuteras, och backspegeln är i minsta laget.

VAGNBESKRIVNING

Fabrikat och modellbeteckning: Saab 96 Sport.
Tillverkare: Svenska Aeroplan AB, Trollhättan.
Generalagent: AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping.

PRISER OCH UTRUSTNING

Katalogpris kr 13.500 vid leverans från fabrik, vilket inkluderar följande standardutrustning: ventilerande värmesystem, hel underredsbehandling, elektrisk vindrutespolare, godkänt stöldlås, backlampa, stänkskydd bak, asymmetriskt halvljus, dimstrålkastare, fjärrstrålkastare, säkerhetsbälten, nackstöd m. m.
Vägskatt kr 138:— per år.
Accis kr 1.040:—.
Bilen kostar »på gatan» kr 16.100 (inkl., utöver standardutrustningen, leveranstrimning, oms., reg.avgift, nummerplåtar, godkända reflexer, accis, bilskatt).
Obs. att härtill kommer endast försäkringsavgifter.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor (finns inte för närvarande).

Sats om 3 st. kolvar jämte kolvringar och kolvbultar	204:—
Cylinderlockspackning	4:—
Termostat för kylsystem	20:50
Strömfördelarlock utan kablar	13:50
Kopplingslamell, komplett med centrum	70:—
Sats bromsbackar med nya belägg	200:—
Avgasrör, komplett med ljuddämpare	158:—
Stötdämpare, komplett sats	196:—
Vindruta, härdat glas	75:—
Höger framflygel eller motsv. kompl., men utan strålkastare	80:—
Bakre stötfångare kompl. med alla detaljer	136:50
Komplett kylarmaskering	78:—

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas inte.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande stålkaross med 2 dörrar som är upphängda i framkanten. Bagageutrymmet baktill. Motorn fram. Vagnen framhjulsdriven.
Inredning: 2 + 2 sittplatser. Fram separata stolar med ställbara ryggstöd. Bak reservsäte som rymmer 2 personer.
Instrumentering: Väg- och hastighetsmätare samt varvräknare, bränsle- och temperaturmätare.
Motor: 3-cyl. tvåt. vätskekyld radmotor. Cyl. diam. 70 mm, slaglängd 72,9 mm, slagvolym 841 cm^3. Kompr.förh. 9.0:1. Max. effekt 52 hk DIN vid 5000 v/min. Max. vridmoment 9,5 kpm LMN vid 3.500 v/min. Medelkolvhastighet vid max. effekt 12,1 m/sek.
Kraftöverföring: Torrlamellkoppling. Fyrväxlad helsynkroniserad låda. Urkopplingsbart frihjul. Slutväxel av hypoidtyp. Totala utväxlingsförhållande: 1:an 18,3, 2:an 10,8, 3:an 6,6, 4:an 4,3.
Hjulställ: Individuell framhjulsupphängning med tvärställda länkarmar och styrspindlar av kulledstyp. U-formad bakaxel som är gummilagrad vid karossen. Spiralfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare runt om. Krängningshämmare fram.
Däck: 155×15".
Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Skivbromsar fram och trumbromsar bak. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.
Styrinrättning: Styrväxel av kuggstångstyp. typ.
Elsystem: 12 V, generatoreffekt 160 W, batterikapacitet 34 Ah.
Bränsletanken rymmer 40 liter.
Tjänstevikt: 945 kg.
Vänddiameter: 11 meter.
Antal rattvarv mellan fulla framhjulsutslag 2¼.

ÅTKOMLIGHETSBETYG

Betygskala: 5 = idealisk, 4 = mycket god, 3 = god, 2 = mindre god, 1 = dålig.
Just. av förarsäte 4, just. av värme o. vent. 4, oljemätsticka 5, oljepåfyllning 5, kylvattenpåfyllning 4, batteri 4, startmotor 2, generator 4, strömfördelare 4, tändstift 5, bränslepump 4, förgasare 5, bromsvätskebeh. 4, fläktrem 5, motorhuvslås 5.

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	30	50	80	100	120	km/t
vid verklig fart	30	49	77	96	115	

VÄGMÄTAREN

visade 3 % för kort vägsträcka.

YTTERMÅTT

Bredd 157 cm. Längd 405 cm. Höjd 147 cm. Spårvidd fram 122 cm, bak 122 cm. Hjulbas 249 cm. Markfrigång 18 cm.

INNERMÅTT

Framsätets effektiva bredd 112 cm. Baksätets effektiva bredd 125 cm. Bagageutrymmets effektiva bredd 86 cm. Framsätet går att skjuta 7,5 cm åt vartdera hållet.

32 TEKNIKENS VÄRLD 13/62 — TEKNIKENS VÄRLD 13/62 33

LÄS MER: Vi vinterkör Saab 92, 93 och 96

I det ursprungliga 93-utförande tillverkades 605 bilar med GT 750-beteckningen mellan 1958 och 1960. Några fick 93F-karossen och den fyrväxlade lådan. Drygt 540 bilar skeppades till USA och endast ett 20-tal tros finnas kvar i Sverige. Eftersom många levde ett hårt liv och kördes sönder både på och utanför rallyvägarna är bilarna hett eftertraktade i dag.



11. Diskret raket

Fredrik Nyblad

2019-01-02, 8:00

Årets Klassiker 2019?

Här är kandidat nummer fem: Saab 99 ”T16”.



Det bästa av två världar? Den första karossen och den sista drivlinan. Öved Clasén har byggt den Saab 99 som aldrig fanns men som många drömmer om. Den mellanblå 99:an är precis lika diskret som när första ägaren Karin Olsson i Uppsala köpte den 1969.

Den har de snygga plåtfälgarna med små runda hål, navkapslarna, skärmkantslisterna och de nätta stötfångarna i rostfritt. Men under skalet ruvar drivlinan från en 900 Turbo 16 med femväxlad låda och 175 hk. Installationen är dessutom gjord med en imponerande noggrannhet vilket ger en unik körupplevelse. Det känns som om bilen hittat sitt rätta jag!

Klassiker lånade Saaben för ett resereportage och när Leo Pedersen läste det blev han så sugen att han ringde Öved och frågade om han fick köpa bilen. Det fick han och nu är planen att köra och hålla den i skick. Kanske bättra lackeringen lite och renovera inredningen. Annars bara njuta av den ”perfekta Saaben”.

Fredrik Nyblad

Klassiker

12. Grattis Avenger!

Carl Legelius 7 januari 2009

I dag den 7 januari då August och Augusta har namnsdag firar vi Avenger!



Avenger betyder hämnare och det är flera tillverkare som velat hämnas på konkurrenterna med en Avenger.

Engelska Rootesgruppen lanserade 1970 Hillman Avenger som en konkurrent till bl a Austin Maxi och Ford Cortina. I övriga Europa hette den Sunbeam Avenger och senare Chrysler Avenger, efter att Chrysler tagit över Rootes.

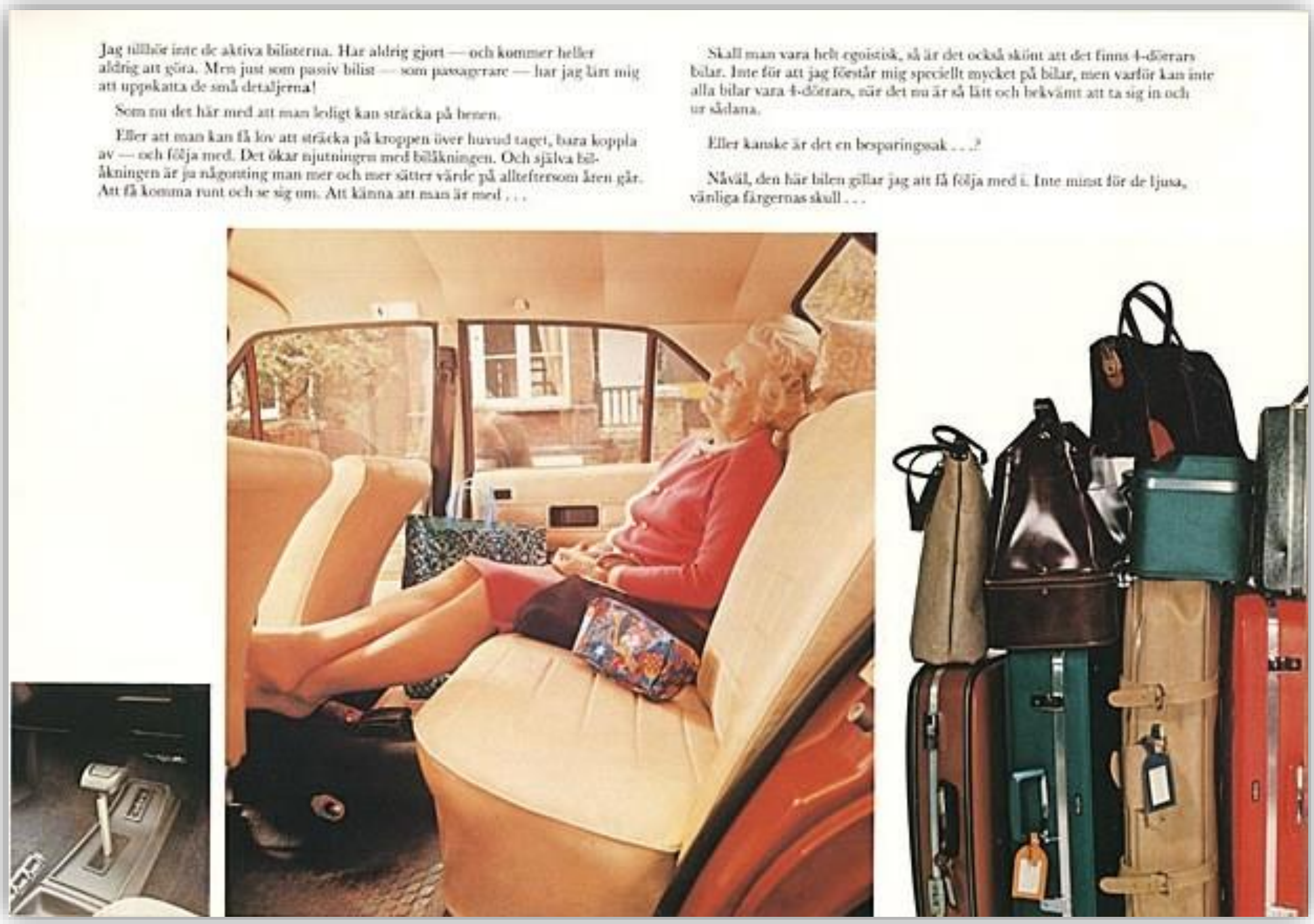
Det var en mycket konventionell bil med längsmonterad motor och bakhjulsdrift och den fanns med fyrdörrars sedankaross och som kombi. Avenger slutade tillverkas i England 1976 men kom på omvägar att bli en storsäljare i Argentina, bland annat under namnet Volkswagen 1500!

1995 kom i USA en Dodge Avenger som byggde på Mitsubishiteknik, den byggdes till 2000.

Några år senare kom dagens Dodge Avenger, en marginalspelare i nedre mellanklassen, i alla fall i Europa.



Hillman Avenger kallades elakt för Hillman Average (genomsnittlig).



Avenger skulle enligt broschyren passa alla, även mormor.
Här rekommenderades automatlåda.

Läs mer om: Hillman Avenger

ABC med Chrysler
Nöten fick många att klura. I princip alla svar som rör Hillman, Sunbeam, Simca, Peykan, Rootes kan väl anses vara rätt i det här fallet.



Avenger lever kvar i Chryslerkoncernen, namnet pryder nu en Dodge.

SLUT